

## 事後評価結果（平成29年度）

担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課  
担当課長名：米村 享祐

<b>事業名</b> 一般国道251号 島原中央道路 <small>しまばらちゅうおうどうろ</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b> 自：長崎県島原市秩父が浦町 <small>ながさきけんしまばらしちちぶうらまち</small> 至：長崎県島原市下折橋町 <small>ながさきけんしまばらししもおりはしまち</small>		<b>延長</b> 4.5km

### 事業概要

島原中央道路は、島原道路の一部を形成する地域高規格道路で、延長4.5kmの完成4車線事業であり、平成13年度に事業化し、平成24年度に暫定2車線で開通している。

### 事業の目的・必要性

本事業は、島原半島の地域間連携強化による経済活性化及び観光の支援、災害緊急時における緊急避難道路、並びに国道251号の交通混雑の緩和を目的とした事業である。

### 事業概要図



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：H13年度 都市計画決定：H9年度	用地着手：H15年度 工事着手：H18年度	供用年（暫定/完成）：（当初）/H24 （実績）H24/—	変動：一倍
	<b>事業費</b>	計画時（暫定/完成）：（名目値）—/251億円 （実質値）—/275億円	実績（暫定/完成）：（名目値）228億円 / — （実質値）249億円 / —		変動：一倍
<b>交通量</b> (当該路線)	計画時（暫定/完成）：将来交通量 (H42) —/5,500~14,700台/日	実績（暫定/完成）：5,400~13,300台/日/—			変動：—%
<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→供用後現道)	22.6km/h → 27.4km/h (供用直前年次)H22~H24年度 (供用後年次)H27~H28年度	<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道)	103件/億台・年 → 85件/億台・年 (供用直前年次)H21~H23年度 (供用後年次)H25~H27年度		
<b>費用対効果分析結果</b> (前回再評価)	B/C：1.5	総費用：253億円 (事業費：253億円 維持管理費：0.6億円)	総便益：388億円 (走行時間短縮便益：298億円 走行経費減少便益：61億円 交通事故減少便益：29億円)	基準年：平成22年	
<b>費用対効果分析結果</b> (事後)	B/C：1.6	総費用：312億円 (事業費：309億円 維持管理費：2.6億円)	総便益：514億円 (走行時間短縮便益：397億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：48億円)	基準年：平成29年	
<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額：—億円	便益減少額：—億円			
<b>事業遅延の理由</b> 特になし。					

事業の 効果 事業 による 環境 変化	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保。(並行する国道251号の渋滞損失時間の削減：削減率約7割)</li> <li>災害への備え。(代替する緊急輸送道路：国道251号)</li> <li>個性ある地域の形成。(主要な観光地へのアクセス向上：雲仙岳災害記念館⇒諫早IC (約8分短縮))</li> </ul> <p style="text-align: right;">他13項目に該当</p>
	その他評価すべきと判断した項目 <ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の安心感向上。(災害に強い道路)</li> <li>沿線住民の諫早市・長崎市等への移動機会増加。(地域間連携の強化)</li> </ul>
	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価の対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目 並行する国道251号の騒音値は、環境基準値を満足している。 (昼間：72dB→69dB、夜間：66dB→63dB)
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域の人口は近年減少傾向、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向、長崎県平均、九州全体よりも多い。</li> <li>島原中央道路の開通により、国道251号等の並行現道を利用していた交通の一部が島原中央道路に転換している。</li> </ul>	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。</li> <li>島原中央道路の整備により「災害に強い道路」「地域間連携の強化」及び「交通混雑の緩和」等について、一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要はない。</li> <li>ただし、当該事業は暫定2車線での開通であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから4車線化の必要性について検討することが必要である。</li> </ul>	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>眉山トンネルは、全線にわたり、未固結地山の連続、土被りの薄い(最大約35m)トンネル構造、トンネル掘削による地下水への影響等、厳しい現場条件での工事となる計画であった。</li> <li>このため、施工段階では学識者と一体となった「施工監理委員会」を設立・開催し、適切な工法や施工管理の検討を検討するとともに、突発事象(トンネル天端付近の剥落等)が発生した時にも施工監理委員会で適切な対応策を検討(補助工法である長尺先受け工の施工長延伸等)することで、工事の安全性が確保できた。</li> <li>地形・地質等の現場条件が厳しいトンネル工事等の施工時には、学識者と一体となった「施工監理委員会」の開催などの方法によって、工事の安全性を確保しつつ環境保全を図りながら工事を円滑に進めていくことが重要である。</li> <li>事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	
特記事項 特になし。	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。